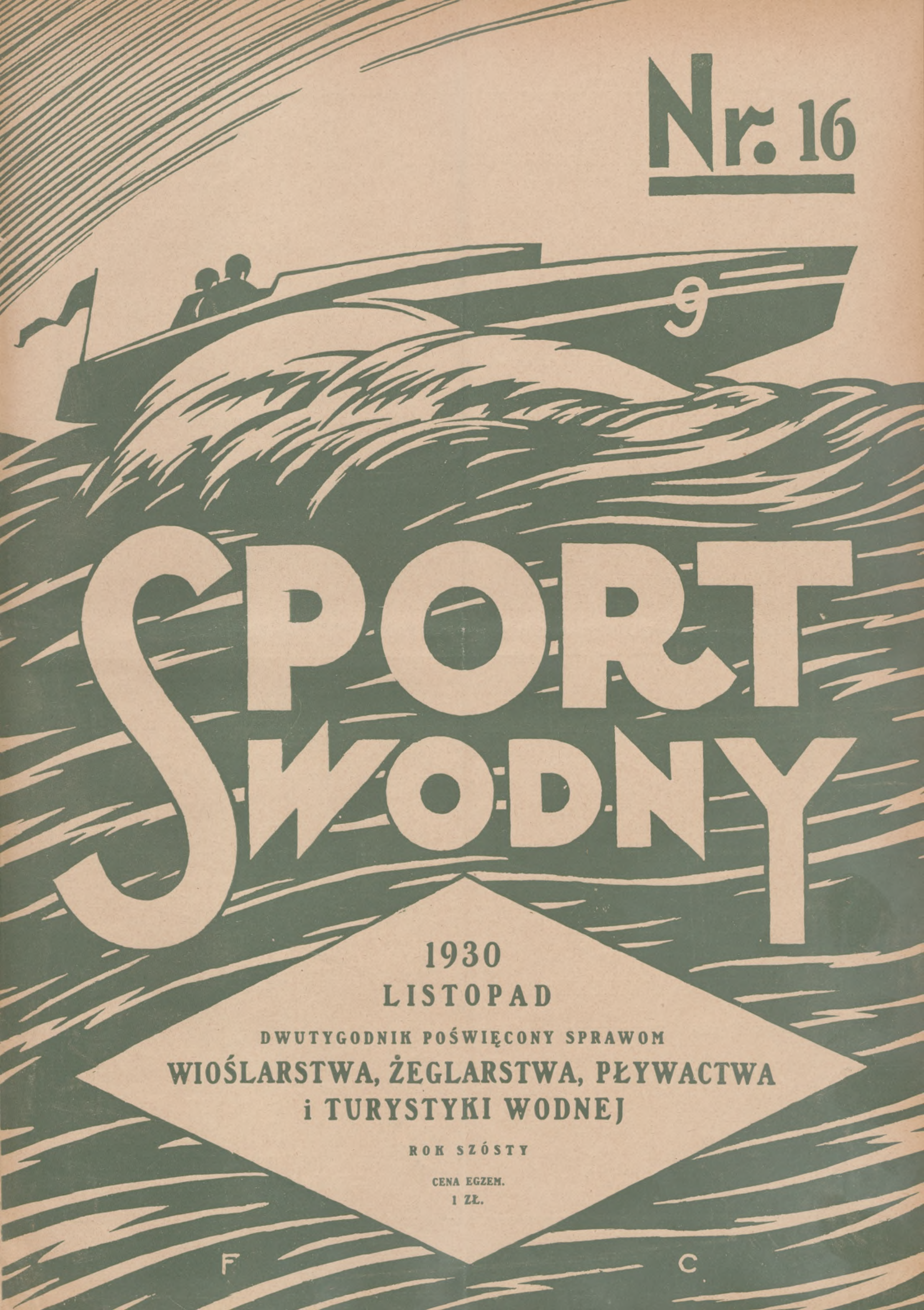

Nr. 16
SPORT
WODNY
1930
LISTOPAD
DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA
i TURYSTYKI WODNEJ
ROK SZÓSTY
CENA EGZEM.
1 ZŁ.
F C

Wyścig Wioślarski!

Redakcja „Sportu Wodnego“
przystępuje obecnie do organizacji nowego biegu pod nazwą:

Wyścig Wioślarski do Los Angeles

Regulamin tej gigantycznej konkurencji jest następujący:

1) Start rozpoczynamy z dniem dzisiejszym
2) W wyścigu biorą udział wszystkie zrzeszone w P.Z.T.W. towarzystwa wioślarskie
3) Zwycięstwo przypada barwom tego towarzystwa, które pierwsze zbierze i nadeśle do naszej redakcji po zł. 1.— za każdego członka towarzystwa na Fundusz Olimpijski
4) Zwycięskie towarzystwo otrzyma nagrodę ofiarowaną przez Polski Kom. Olimpijski
5) Oficjalne rezultaty biegu będą ogłoszone w „Sporcie Wodnym“ z imiennem wyszczególnieniem ofiarodawców
6) Nad wyścigiem czuwa specjalna komisja złożona z przedstawicieli Polskiego Komitetu Olimpijskiego P. Z. T. W. i „Sportu Wodnego“
7) Konto czekowe w P.K.O. 60-13.

Rok 6 WARSZAWA, LISTOPAD 1930 r. Nr. 16

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

REFLEKSJE JESIENNE

Jesienny zmierzch. Cicho, odludnie. Fala jeziora miarowym pluskiem wtóruje smętnemu poszumowi drzew. W wieczór taki, dobrze się myśli. W niespodzianem świetle ukazują się zjawy rzeczy, skrzętną pracą tworzone dzieła, obleczone w kształt nowy, odmienny.

Oto, młody, roześmiany, piękny jak bożek pogański, benjaminek czasów — sport; jawi się beztroski, zwycięski, wspaniały. W ślad za nim wpełzają jednak jakieś cienie. Budzi się troska.

Jaka oczekuje go przyszłość.

Czy wiek męski nie będzie dlań wiekiem klęski? Czy w chwili, gdy zostanie zwycięzcą, nie poczuje się zwyciężonym własną, wewnętrzną niemocą?

* * *

Religją naszych czasów jest wiara w wszechwładztwo wiedzy. Cuda techniki olśniły ludzkość. Rozwój jej ma zapewnić postęp we wszelkich dziedzinach. Bolączki życia, nędza, zło — znikną same, automatycznie, — mówią apostołowie cywilizacji. Społeczeństwo da się uzdrowić w sposób mechaniczny, — drogą organizacji, dekretów, norm.

Jakże daleko jesteśmy od głębokiego ujęcia zagadnienia w formule: La question sociale, est la question morale.

Mało kto pod tym kątem rozpatruje dziś zjawiska socjalne, mało kto, patrzy tak na sport. A bolączek sportu, tych najgłębszych, wewnętrznych, nie rozwiąże żaden urząd, — każdy rozwiązać je musi sam za siebie.

Sport jest tylko środkiem, celem — człowiek pełny, o bogatem życiu wewnętrznem, silny fizycznie, piękny moralnie.

Sport daje dużo.

Uczy działania, jest szkołą czynu, kulturą instynktów, łącznikiem z naturą. Jest jednak tylko narzędziem. Pęd wymaga wędzidła, kontroli rozumu, ciepła uczucia. Wówczas dopiero, dzika energja sportu przeradza się w cenną siłę społeczną, staje się czynnikiem prawdziwie twórczym.

Nieopanowa, ślepa, puszczona samopas staje się mocą niszczącą, szkodliwą.

Sport bez kultury wewnętrznej staje się czynnikiem rozkładowym.

Nowoczesny barbarzyńca tem jest groźniejszy dla kultury, że uzbrojony w cały arsenał środków nowoczesnej techniki.

Światem materji rządzą nieubłagane prawa fizyczne, ciągnące w dół. Zmaterjalizowanie ducha wiedzie po równi pochyłej do zguby, rodzi (tak niestety typowy u sportowców) egoizm, żądzę użycia.

Świątynię zastępuje cyrk. Ruchowi temu musimy się przeciwstawić.

Sport „cyrkowy" ulec musi sportowi idealnemu, pojętemu jako doniosła misja społeczna, sportowi, który szuka nie dreszczu sensacyj, a zdrowia, słońca i radości dla wszystkich.

Poprzeć musimy sport jednoczący człowieka z naturą, darzący trwałemi głębokiemi przeżyciami jego duszę i wyobraźnię, ten sport, cichy, szary, bezimienny, uprawiany z potrzeby wewnętrznej, a nie dla poklasku gawiedzi.

Nie dajmy się porwać wrzaskowi reklamy, fanfarom zwycięstw. Strzeżmy się próżnych „bohaterów". Zbyt często zielsko, za pszenicę się podaje.

Bar. Coubertin, archeolog, co z popiołów helleńskiej kultury wyrwał prometejski płomień, — wskrzesiciel Olimpjad, — dziś tęsknie spogląda jak dobroczynnym ogniem igrają przekupnie, szerząc pożogę. I z żalem musi patrzeć na rękę, co potrafi zdobyć laur Olimpijski, — nie napisze jednak Ifigenji.

Tonny.



Jacht „Jurand" na przystani Królewskiego Yacht - Klubu w Stockholmie.

POD ŻAGLAMI DO STOCKHOLMU

Jachtem „Jurand" na szlaku Gdynia - Kalmar - Landsort - Stockholm - Visbi - Gdynia w sierpniu 1930 r.

Opis i fotografje Dr. F. Hłasko

W cichą noc sierpniową, Gdynia rozbłysła tysiącem świateł. Zaiskrzyła się zatoka w srebrnym świetle księżyca, a po jej gładkiej powierzchni cicho i bezszelestnie jak widmo, sunął biały dwumasztowy jacht. Na grotmaszcie powiewał proporzec Yacht Klubu - Polski, na rufie jachtu widnia. napis: „Jurand" — Gdynia. Przed bukszprytem w oddali zapalała się i przygasała latarnia morska na Helu, migające zaś światło Oxywia coraz bardziej pozostawało w tyle.

Jurand, największy jacht Yacht-Klubu Polski, wyruszał w swą pierwszą podróż w zamorskie kraje. Zbudowany w Anglji Jurand nosił najpierw nazwę Spray, ponieważ był budowany na wzór słynnego jachtu tejże nazwy kapitana Slocuma, który zdołał objechać na jachcie tego typu jeszcze w zeszłem stuleciu dookoła świata. Wkrótce Spray został sprzedany do Niemiec do Szczecina, gdzie nosił nazwę Haimat, zaś w czerwcu roku bieżącego został zakupiony przez spółkę jachtsmenów polskich na czele z panem J. Fiszerem z Krakowa i panem Dr. Czarnockim z Wilna i po przyprowadzeniu do Gdyni ochrzczony był nazwą Jurand na cześć słynnego bohatera powieści Sienkiewicza „Krzyżacy". Pojemność Juranda wynosi około 30 tonn przy 2 metrach zanurzenia i około 200 metrów rozpiętości żagli.

Zabrawszy prowiantów na 20 dni dla dziewięciu osób załogi Jurand dnia 12 sierpnia wieczorem opuścił Gdynię wyznaczywszy sobie stolicę Szwecji jako najdalszy cel podróży. Ponieważ jeden z członków załogi miał się przyłączyć do wyprawy dopiero na Helu, więc też Jurand przy ledwo wyczuwalnym wietrze zawinął po północy do tego portu. Z rana w niedużej odległości od Helu przeszedł statek Polonja wiozący na swoim pokładzie Prezydenta Rzeczypospolitej powracającego z Estonji. Za Polonją w szyku bojowym szli kontr-torpedowiec Wicher połyskując na słońcu lufami swych dział, oraz trzy torpedowce. Po dokonaniu ostatnich przygotowań Jurand o godzinie pierwszej oddał cumy i rozpostarłszy swe białe żagle niby ptak lekko i majestatycznie wypłynął z portu, okrążył cypel Helskiego półwyspu i wziął kurs na N. W. kierując się na południowy kraniec wyspy Öland i na wejście do Kalmarzundu. Wiał rzeźki S. W. i Jurand energicznie prując fale wykazywał na logu szybkość około 6 mil morskich. Ojczysty brzeg zaczął powoli ginąć w toni morskiej. Naprzeciwko nam zbliżał się yacht. Przez szkła lornetki ujrzeliśmy jacht Y. K. P. „Junak", na którym generał Zaruski powracał z liczną załogą z ćwiczebnej wyprawy na pełne morze. Wkrótce oba jachty mijały się. Bandery salutując opuściły się do połowy masztu, rozległy się okrzyki załóg: „Cześć



Średniowieczne mury okalające Visbi na wyspie Gotland.



„Jurand” przechodzi przez Stockholm w drodze na jezioro Malaren.

Jurandowi”, „Cześć Junakowi”, „dobrego wiatru”, potem bandery uniosły się z powrotem na szczyty masztów i oba jachty idąc pod pełnemi żaglami, poczęły szybko się od siebie oddalać. Przed zmrokiem straciliśmy wszelkie ślady lądu i znaleźliśmy się na bezbrzeżnej pustyni wodnej.

Załoga Juranda pod dowództwem pana Fiszera jako kapitana została podzielona na 3 wachty po 3 osoby, każda wachta trwała po 4 godziny. Funkcje oficerów wachtowych i nawigatorów pełnili członkowie Y. K. P. prof. Grabowski i autor, któremu również przypadł w udziale dział aprowizacji jachtu. Kuchnię na Jurandzie prowadził z godnem podziwu samozaparciem się pan Stobiecki, któremu w tem



Stary dom burmistrza miasta Visbi porośnięty od wieków dzikiem winem.

miejscu należy się raz jeszcze szczere podziękowanie. Mogło się bowiem dziać co chciało, kuchnia funkcjonowała zawsze bez zarzutu. Nawet w najcięższych chwilach gdy wiatr wył w takielunku, gdy Jurand na grzbietach spiętrzonych fal wyprawiał najdziksze harce, to stając dęba, to znów lecąc bukszprytem w przepastne otchłanie, gdy góry wody waliły się na podkład nie pozostawiając nic suchego na pełniących wachtę, to w kajucie już zawsze czekał mile uśmiechnięty pan Stobiecki, proponując jakąś smaczną strawę, nie mówiąc już o wybornej liście zimnych zakąsek, która zawsze była dla głodnych do dyspozycji. W jaki sposób pan Stobiecki dokonywał sztuki gotowania w forpiku wtenczas gdy inni miotani niewidzialną siłą nabijali sobie sińce i guzy o ściany i sufity kabin, pozostaje dla mnie tajemnicą niezgłębioną. Poza wymienionymi w poczet załogi wchodzili: kpt. Malik, por. Laskowski, por. Merunowicz, p. Łaszkiewicz, oraz bosman Fleming.

O północy objęłem wachtę. Barometr spadał. Wiatr się wzmógł, stał się szkwalistym i Jurand pod jego silniejszemi podmuchami prawą burtą zanurzał się w wodzie. Niebo pokryły gęste chmury. Od czasu do czasu ciął rzęsisty deszcz. Ciemno było choć oko wykol. Nigdzie ani jednego światełka. Tylko oświetlona biała tarcza busoli przed kołem sterowem, z kursem N. W. przykuwała do siebie wzrok sternika. Wkrótce wiatr zmusił nas do ściągnięcia kliwra i zwinięcia bezanu. Jurand mniej przytłaczany do powierzchni wody począł lżej brać grzbiety coraz to zwiększających się fal. Od czasu do czasu jakiś podstępny bałwan, łamiąc się o burtę, wpadał z wściekłością na pokład, ściekając później strumieniami z naszych olskinów i spływając rwącym potokiem wzdłuż przeciwnej burty. Tak trwało bez większych zmian do świtu. Tylko deszcz coraz częściej i natarczywiej ciął w twarz. Nadeszła godzina czwarta. Zdałem wachtę panu Grabowskiemu i jego podwachcie, i wyprostowawszy nieco zdrętwiałe od koła sterowego ramiona i palce, schroniłem się do kajuty. Zauważyłem tam, że zataczający się na ścianie barometr spadł o dalsze 6 kresek i wskazaywał już niecałe 745 mm. ciśnienia. Albo będzie sztorm, albo barometr dostał morskiej choroby, pomyślałem sobie, włażąc na swoją koję i wtulając się w ciepły miękki koc. Wkrótce rozhukane morze, niski stan barometru, walczący z żywiołem Jurand i wogóle cały świat przestały dla mnie istnieć. Zasnąłem tym snem kamiennym, jakim się sypia tylko po nocnych wachtach.

Obudził mnie potężny głos wachtowego „wstawać, cała załoga na pokład do refowania grota!' Jachtowe wyprawy mają swoje ciężkie chwile i do najbardziej ciężkich i przykrych czynności na jachcie, należy bezwątpienia refowanie grot - żagla, przy silnym wietrze i na dużej fali. Przy bomie z patent - refem, sprawa jeszcze ujdzie, lecz przy gaflowym grocie z pierścieniami i refseizingami jak to mamy na Jurandzie, jest to stanowczo sprawa, która może nie jednego już zniechęciła do dalszych wypraw morskich. Trudno jest poprostu opisać, co się w takich chwilach na pakładzie dzieje. Jacht staje w dryf i tem samem stając pod falę, to zadziera bukszpryt pod niebiosa, to znów bukszpryt leci gdzieś w otchłan, a na górze pozostaje rufa z trzymającym się kurczowo koła sterowego sternikiem. Fok łopocze jak oszalały, targa za bloki i sprawia ogłuszający hałas. Grota bom pomimo przyciągniętych do maksimum grota szkotów, nielitościwie wali w stojącą przy nim i czekającą na spuszczenie żagla załogę. Jeden dostaje w brzuch, drugi w żebra, kto po głowie, że aż mu świeczki w oczach stają, kto znów w zęby. Wszystko razem zaś obficie skrapia deszcz i polewają potoki wdzierających się przez burtę fal. Wreszcie ci co stają przy maszcie, opuszczają gafel, reszta załogi łapie łopoczący i bijący w twarz żagiel za refseizingi i zaczyna się składanie mokrego i zesztywniałego jak deska płótna i wiązanie ferseizingów na bomie. Niejednemu przy tej operacji zaczynają krwawić obłamane paznogcie i potłuczona twarz. Wreszcie pada komenda: „podciągnąć grot, prawo ster, wypuścić grota szkot". Żagle przestają łopotać i napinają się, Jurand znów kładzie się na prawą burtę i mając trzy refy na grot-żaglu, kontynuuje swą wspinaczkę na grzbietach fal. Na pokładzie pozostaje tylko wachta, a reszta załogi przemoczona i wymęczona chroni się czemprędzej do kajut.

Znajdowaliśmy się niewątpliwie w niżu barometrycznym, ciśnienie spadło do 740. Postrzępione chmury, w postaci ogromnych szarych płacht, pędziły nad powierzchnią morza i wydawały się nam na wysokości masztów. Deszcz padał z coraz to krótszemi przerwami. Do szwedzkiego lądu pozostawało jeszcze około 60 mil. O 4 popołudniu kończyłem wachtę, i szczękając zębami, schroniłem się znowu na swoją suchą koję. Obudził mnie przeciągły gwizdek wachtowego i okrzyk: „wszyscy na pokład, spuszczać grot". Zerwałem się na równe nogi. Barometr wskazywał 738, wypadłem na pokład, po lewej burcie niebo było czarne jak atrament, wiatr rozhulał się na dobre i grot-żagiel przy ferseizingach świecił dwoma szparami nie wytrzymując naporu wiatru. Sytuacja zaczęła się robić poważną. Stanęliśmy więc znowu w dryf, spuściliśmy całkiem grot, postawiliśmy wzamian bezan i tak tylko pod fokiem i bezanem, postanowiliśmy przeczekać sztorm, który wkrótce też rozszalał się. Zapadł zmrok, a w godzinę potem po lewej burcie witane radosnym okrzykiem wachty, zabłysło światło latarni morskiej. Jednak z podowu dużej fali i deszczu przez dłuższy czas nie mogliśmy światła tego rozpoznać. Dopiero koło północy, gdyśmy się nieco zbliżyli, rozpoznaliśmy światło Utklipporny — skalistej wysepki położonej na południe od wyspy Öland. Licząc na duży dryf, zboczyliśmy nieco na lewo od kursu. O świcie 15.VIII wiatr pofolgował i przeszedł na S. O. Postawiliśmy więc z powrotem zeszyty prowizorycznie grot, minęliśmy Utklippornę i wkrótce przez lunetę po prawej burcie ujrzeliśmy zarysy południowego cypla Olandji z latarnią Södra Udre; podchodziliśmy zatem do wejścia Kalmarsundu. Minęło nas kilka szkunerów. Niedługo ląd zarysował się już wyraźniej z obu stron. Byliśmy zatem w Kalmarsundzie. Kurs mieliśmy teraz N. O. i silny wiatr z prawej burty. Zasłonięci wyspą Öland, falę mieliśmy niedużą i robiliśmy dobre 8 mil na godzinę. Minęliśmy latarnię morską Utgrunt stojącą na samotnej wysepce pośrodku Sundu i otoczoną zewsząd niedostępnemi rafami. O wpół do drugiej byliśmy już przed wejściem do portu Kalmar, przeszliśmy przez istny las tyk, wiech i boj, znaczących wśród labiryntu raf drogę do portu i o drugiej piętnaście pomyślnie przycumowaliśmy się w porcie. Tu Jurand miał być poddany dokładnym oględzinom, ponieważ w drodze po przebyciu



Autor artykułu u steru „Juranda".



Pięknie położony Zamek Kalmarski.



„Jurand" przechodzi przez kanał Södertalje.

sztormu zauważyliśmy, że bierze wodę i z powodu tego pompa prawie stale musiała być w ruchu. Nie widzieliśmy jednak, wiele wody przedostawało się przez luki i pokład, a wiele przedostawało się dołem. Po wypompowaniu wszystkiej wody w porcie, cała załoga wcześnie ułożyła się do snu. Gdy się przypadkowo o świcie obudziłem, przedstawił się moim oczom niesamowity widok: po zalanej wodą podłodze kabiny, zwolna niby dwie łodzie pływały moje pantofle, za nimi zaś podążały puszka od konserw, pudełko od zapałek oraz cały szereg innych drobnych przedmiotów. Z sąsiedniej zaś kabiny majestatecznie wypływał gumowy but kapitana. W kilka chwil cała załoga była na nogach i brnęła powyżej kostek w wodzie. Jurand ciekł nie na żarty. Pompa zaczęła energicznie sapać i wyrzucać za burtę potoki wody, a jednocześnie przez obydwa luki wylewano wodę kubłami. Po godzinie takiej gimnastyki, cała załoga znowu kontynuowała przerwany sen za wyjątkiem wachtowego przy pompie.

Następnego dnia 16.VIII, Jurand został wyciągnięty w stoczni na ląd i niebawem wzięto się do jego uszczelnienia. Załoga przez ten czas zajęła się zwiedzaniem miasta lub też za pomocą bajbota zwiedzała najbliżej położone wysepki Sundu.

Portowe miasto Kalmar, czyste i schludne, położone malowniczem półkolem nad granitową zatoką Sundu, było i jest bardzo ożywionym węzłem dróg wodnych Bałtyku. Bardzo ciekawym objektem jest zamek średniowieczny, ongiś najsilniejsza forteca Szwecji. Założony w XII stuleciu, był on ośrodkiem dziejów historycznych swego kraju. W jego murach w roku 1397 królowa Margarete stworzyła słynną Kalmarską Unję łączącą trzy północne państwa: Szwecję, Norwegję i Danję pod jednem berłem. Potem po rozwiązaniu Unji przez króla Szwecji Gustawa Adolfa w roku 1523 zamek kalmarski stał się kością niezgody pomiędzy Szwecją a Danją, i w przeciągu 300 lat przetrzymał sto kilkadziesiąt oblężeń, ani razu nie będąc zdobytym. Obecnie w historycznych jego murach bezpośrednio omywanych przez fale morskie, mieści się muzeum narodowe, a z potężnych jego baszt, patrzą się na Sund czarnemi paszczami swych wylotów, ongiś groźne średniowieczne działa, w których obecnie gnieżdżą się jaskółki. Co się tyczy architektury samego gmachu, to jest on utrzymany w czystym stylu Renesansu i nazewnątrz bardzo przypomina swą budową słynny duński zamek Kronborg. We wtorek dnia 19.VIII, Jurand został spuszczony znów na wodę i tegoż dnia wypłynął na Sund, biarąc kurs na Stockholm. Pogoda nam na ten raz sprzyjała. Po lewej burcie tonął w zieleni usiany małemi domkami szwedzki brzeg. Po prawej iskrzyły się w promieniach słońca czerwone skały wyspy Öland. Wiał rzeźki baksztag od szwedzkiego brzegu i Jurand energicznie pruł fale Sundu, aż się woda pieniła pod bukszprytem. O zachodzie słońca dotarliśmy do północnego wejścia Kalmarsundu i wkrótce potem mieliśmy już przed sobą otwarte morze. Jakiś czas migała za nami latarnia morska Ölands Nodra Udre, poczem wszelkie światła z horyzontu znikły i znaleźliśmy się znów na pełnem morzu. Noc minęła spokojnie. O świcie wiatr począł słabnąć i wkrótce przeszedł w absolutną ciszę. Żagle zwisały bezradnie i Jurand stanął bez ruchu na gładkiej jak okiem sięgnąć tafli wodnej. Korzystając z okazji, załoga zaczęła wiać do morza i wkrótce jacht był otoczony kąpiącymi się. Powoli z lewej burty począł wiać najpierw lekki, potem coraz to silniejszy wiatr i Jurand znów pomknął naprzód. Około północy zabłysła nad nami latarnia morska Landsort, wskazująca południowe wyjście do labiryntu Scher. Stoi ona na nagiej granitowej skale, koło której przeszliśmy już nad ranem. Od tego czasu droga nasza prowadziła wśród setek wysp, skał i raf, piękność i malowniczość których nie da się wyrazić żadnemi słowami. Droga w tym labiryncie znaczona jest małemi latarniami, porozrzucanemi na skałach i rafach i biada temu, kto z drogi tej zboczy. Dno morskie w tych okolicach usiane jest niezliczoną ilością statków, które tu w przeciągu stuleci zaginęły, ulegając katastrofom, podczas mgieł i sztormów. Wszędzie, jak okiem sięgnąć wystają z wody



Stare armaty na wale zamku Kalmarskiego.



„Jurand” w cieśninie Kalmarskiej.

potężne bryły czerwonego granitu. Niektóre z nich porośnięte są lasem, inne znów, mniejsze, pokryte są tylko częściowo mchem i drobnemi krzakami. Tu i ówdzie widzi się rozłożyste drzewo, rosnące zdaje się na nagiem skalnem odłamie, w rzeczywistości zaś wyrastające z potężnej szczeliny rozłupanego przez czas granitu. Przeszliśmy tak przez Mysings Fiord do Delarö, niedużego miasteczka położonego na urwistym brzegu fjordu. Potem wąskim kanałem pomiędzy skalnemi ścianami weszliśmy do rozległego Baggens Fiordu. Tu zmieniliśmy kurs, poszliśmy pod wiatr i zmuszeni byliśmy dalej iść na lawir, manewrując pomiędzy malowniczemi wysepkami fjordu, na brzegach którego porozrzucane są liczne stylowe wille. Wieczorem zarzuciliśmy kotwicę w zasłoniętej od wiatru zatoce fjordu. Podjechało do nas kilka łódek z jasnowłosemi Szwedkami, zwabionych dźwiękami siarczystego mazura i kujawiaka, które wygrywał u nas wydobyty na pokład patefon. Częstowaliśmy ich polską czekoladą i wesoła i ożywiona rozmowa w języku niemiecko angielsko-szwedzkim, przeważnie zaś na migi, toczyła się do późnego wieczora. Zrana rozwinęliśmy żagle i popłynęliśmy dalej wśród zalesionych brzegów fjordu. Około południa dotarliśmy do słynnej kąpielowej miejscowości Salciobaden. Tu złapała nas znowu cisza i po raz pierwszy od chwili wyjścia z fjordu puściliśmy w ruch nasz motor pomocniczy. Dalszą drogę nader wąskiemi cieśninami odbywaliśmy już ze zwiniętemi żaglami, wyłącznie na motorze. Dotarliśmy zatem bez pilota i bez obcej pomocy, jak wspomniałem, do Salcjobaden a potem do samego Stockholmu wbrew wskazówkom w podręcznikach żeglarskich, które głoszą, że bez pilota dotrzeć można najwyżej do cieśniny w Delarö. Dalej przeszliśmy przez Södra Stecket najwęższe miejsce, liczące zaledwie kilkadziesiąt metrów i dalej już wąskiemi kanałami i fjordami poprzez Lannersta Sund i Skur Sund, na którym przerzucony jest potężny łuk mostu kolejowego, przeszliśmy do Halfaks Sund i dotarliśmy do Stockholmu, gdzie o godzinie 17-tej dnia 22.8 przycumawaliśmy się do przystani Królewskiego Yacht Klubu, jako pierwszy jacht polski od chwili niepodległości.

Niby troszkę późno, że się to stało dopiero w dziesiątym roku naszego istnienia, ale lepiej późno, niż nigdy i miejmy nadzieję, że nadal bandera Yacht-Klubu Polski częściej będzie powiewała w tym iście cudownym zakątku Skandynawji, który ze swojemi niezliczonemi fjordami, wyspami i zatokami przedstawia poprostu jakiś wymarzony raj dla jachtsmenów. A sam Stockholm? — miasto z granitu na granicie — Wenecja na skałach, do której kanałów wchodzą najpotężniejsze statki oceaniczne, miasto, w którem zarejestrowane jest zgórą dwa tysiące jachtów, motorówek i łodzi sportowych. Raj dla automobilistów, motocyklistów i rowerzystów, ponieważ w samym Stockholmie i jego okolicach niema ani jednego „kociego łba”. Ulice bowiem i szosy wykute w granicie pokryte są grubą warstwą asfaltu.

Miasto, w którem w najruchliwszym jego punkcie spotkać można zgrabne blondynki w powiewnych piżamach i pantofelkach na bosych nóżkach i nikt się temu nie dziwi, ani też nikt się za niemi nie ogląda.

Zwiedzanie miasta zajęło nam trzy dni czasu. Wystawa? — wydała nam się małą i bladą w porównaniu z naszą P. W. K. Dotyczy ona zresztą tylko przemysłu artystycznego i urządzenia wnętrza domowego. Zaimponowały nam zato zbiory muzealne „Nordiska Museet” i Muzeum Narodowego, gdzie stanęliśmy jak wryci przed polskim sztandarem, zdobytym przez Szwedów pod Dunajcem oraz przed polskiemi zbrojami husarskiemi, z okresu walk pod Częstochową.

Dnia 25.VIII z rana na salingu Juranda załopotała niebieska flaga z białym kwadratem — litera P. kodu międzynarodowego — sygnał, że statek wychodzi z portu — cała załoga ma się stawić na pokład. Tegoż dnia w południe Jurand oddał cumy na molo Królewskiego Yacht Klubu i przez południowy kanał opuszczał Stockholm, kierując się na jezioro Mälaren. Otwierały się przed nami olbrzymie mosty przerzucone przez kanały; przechodziliśmy z łatwością, nie bacząc na nasze wysokie maszty pod potężnemi łukami mostów kolejowych, przerzuconych przez cieśniny fjordów i mijaliśmy gigantyczne wprost urządzenia śluzowe. Nocowaliśmy w cichej zatoczce jeziora Mälaren przy małej zalesionej wysepce, na której stała samotna lecz piękna willa jakiegoś Szweda, a obok niej przy brzegu kołysał się nieduży jacht — obraz, który spotykaliśmy we fjordach na każdym kroku. Następnego dnia 26.8 z rana



Nocleg „Juranda” wśród fjordów.

dotarliśmy do południowo-wschodniego krańca jeziora Malaren i przez kanał i śluzę Södertalje przeszliśmy do Fjorne Fiordu. Wydarzyła się nam w tym fjordzie oryginalna przygoda: Był ciepły słoneczny dzień; Jurand leniwie posuwał się po gładkiej powierzchni wody, cała załoga wylegiwała się na pokładzie. Wtem kłoś krzyknął: „Patrzcie, nagie syreny!" Wszyscy zerwaliśmy się na równe nogi i ujrzeliśmy w istocie w niedużej odległości od jachtu na skalnym odłamie małej wysepki dwie pięknie zbudowane blondynki, wygrzewające się na słońcu, jak je Pan Bóg stworzył. Chwyciliśmy pośpiesznie za lornetki, by zbadać, czy nie mają czasem zamiast nóg rybiego ogona, gdy wtem dał się odczuć silny wstrząs, wszyscy runęli na pokład, cały jacht zaś pochylił się na bok i stanął. Okazało się, że sternik, zagapiwszy się na syreny, zboczył z wytkniętej trasy i wpadł na cypel ławicy piasku. Legenda marynarska o syrenach, powodujących katastrofę, sprawdziła się w sposób nader drastyczny. Coprawda nie rozbiliśmy się i zjechaliśmy z ławicy sami po przejściu na przeciwny hals, ale co byłoby, gdyby zamiast ławicy w tem miejscu była groźna rafa podwodna?...

Wieczorem mijaliśmy po lewej burcie znaną już nam latarnię morską Landsort i wzięliśmy kurs na port Visbi na wyspie Gotland. Chorych na Jurandzie podczas naszej wycieczki nie było. Nikt nawet nie dostał zwykłego kataru, chociaż zdawałoby się, okazji ku temu było dość. Tłumaczy się to niezwykle zdrowem powietrzem morskiem i brakiem jakichkolwiek bądź w niem bakteryj. Pomimo to jednemu z członków załogi jakoś niebardzo to powietrze morskie służyło. Dopóki byliśmy na cichej wodzie, czuł się jeszcze jako tako, gdy zaś zaczynało się kołysanie, jakoś dziwnie smutniał, słabo reagował na wschody i zachody słońca oraz inne cuda natury, któremi zachwycałby się w normalnych warunkach, tracił gust do świetnych potraw p. Stobieckiego i oddawał się filozoficznym rozmyślaniom: „a zawsze na lądzie to lepiej było"...

Landsort pozostał za nami. Parł nas naprzód potężny Forderwind z N. W., baksztagi napięte były jak struny i Jurand równomiernie unosząc się i opuszczając na szarych grzbietach ścigających go fal, robił osiem mil na godzinę. Zapadła noc. Woda dookoła jachtu świeciła się tysiącem iskier. Przedziwny ten i imponujący objaw spowodowany jest obecnością na powierzchni wody miljardów pewnego gatunku infuzoryj, które zaczynają się świecić przy zetknięciu się wody z jakiemś obcem ciałem; w danym wypadku z kadłubem jachtu. Objaw ten obserwuje się na Bałtyku często w ciepłe noce sierpniowe. Jeżeli uderzyć w wodę bosakiem, lub wiosłem, to wylatuje z pod niego niby snop świecących się iskier. Dwaj wachtowi siedząc przy kole sterowem, kolejno oddawali hołd Neptunowi, jeden za prawą, drugi za lewą burtę. Trzeba bowiem wiedzieć, że jazda przy Forderwindzie na dużej fali daje się we znaki nawet dobrze zahartowanym jachtsmenom. Drobnostka ta jednak nie przeszkadzała wachtowym bynajmniej dobrze i uważnie utrzymywać wytknięty kurs. To też o świcie ukazała się na horyzoncie wyspa Gotland, a o szóstej rano 27.8 Jurand wszedł do portu Visbi.



Posiłek załogi na pokładzie „Juranda".



Część załogi „Juranda" na holenderskim jachcie.

Załoga udała się na ląd, ażeby zwiedzić te cudowne „miasto ruin i róż". Istotnie tak wspaniale zachowanych średniowiecznych murów miasta z basztami i bramami wjazdowemi chyba niema nigdzie więcej. Założone przez piratów podobno w VIII wieku Visbi przedstawia swą całością poprostu historyczne muzeum: wszystko tam tchnie średniowieczem i przenosi człowieka w czasy znane obecnie tylko z historji. Tegoż dnia o godzinie 17-ej opuściliśmy malowniczy ten port i przy słabym wietrze zwolna posuwaliśmy się wzdłuż stromych, skalistych wybrzeży wyspy Gotland w kierunku południowym. O świcie 28.8 minęliśmy latarnię morską Storö, a w parę godzin potem przeszliśmy koło górzystego południowego cypla wyspy Hoborgu i wzięliśmy kurs na Gdynię. Mieliśmy ciepłą i ładną pogodę i przy słabym wietrze wolno posuwaliśmy się naprzód. Cała załoga bezczynnie wylegiwała się na pokładzie, przeżywając we wspomnieniach raz jeszcze wszystko to, co już, niestety, pozostało daleko za nami. Tak minęła doba monotonnego kołysania się na zlekka rozigranem morzu. 29.8 po południu ciszę, która zalegała na pokładzie, przerwał okrzyk wachtowego: „ląd!" W mgnieniu oka na pokładzie zrobiło się gwarno. Wyrywano sobie nawzajem lornetki, przy bukszprycie zrobił się tłok. Zwolna wynurzał się z toni morskiej polski brzeg; najpierw nieco po prawej burcie Rozewie, potem przed nami Helski półwysep. Wiatr jednak słabnął coraz bardziej, upragniony brzeg wcale nie chciał się ku nam zbliżyć i wieczorem, gdy przed nami rozbłysło światło Jastar-

ni, stanęliśmy bez ruchu. Ostatni etap naszej podróży zmuszeni byliśmy odbyć, posiłkując się znowu motorem. Gdy okrążyliśmy cypel Helskiego półwyspu i weszliśmy do zatoki, zaskoczyło nas to, że nie widzieliśmy przed sobą świateł Gdyni. Hel iskrzył się wszystkiemi światłami, w kierunku zaś Gdyni — nic — jakby się pod ziemię zapadła. Tajemnica szybko się wyjaśniła, wkrótce bowiem okrążyła nas ze wszech stron gęsta, szara mgła. Nie widzieliśmy już nic, ani za sobą, ani przed sobą. Siedzieliśmy jak w worku. Szliśmy dalej na motorze, trzymając kurs na Oksywię i spodziewając się zobaczyć jej światło. Dochodziły do nas alarmowe sygnały Gdyni — syreny, gongi i dzwony. Mgła gęstniała. Posuwaliśmy się naprzód wolno i ostrożnie, wpatrzeni w nieprzenikliwą zasłonę przed sobą, wsłuchani w każdy dźwięk przed nami. Motor zaczął kaszlać i kichać — nie wiem, czy mu nie służyła mgła, czy też może zaszkodziła mu szklanka denaturatu, którą poczęstował go kapitan wobec braku benzyny. W naprężeniu mijały sekundy i minuty, wydając się godzinami. Nagle stojący na bukszprycie wydał okrzyk „stop!" W tejże chwili dostrzegliśmy wszyscy poprzez mgłę ledwo widoczne żarzące się światło latarni Oksywia. Motor szarpnął ostatnim wysiłkiem wstecz i stanął. W kluzie zochrobotał łańcuch kotwiczny, do wody wpadła kotwica i na pięciu metrach zaryła się w dno. Jurand zatrzymał się. Zwolna zaczynał się brzask, a gdy przy pierwszych promieniach wschodzącego słońca mgła się uniosła, o kilkanaście metrów przed nami ujrzeliśmy z przerażeniem molo ochronne brzegu Oksywia. Gdyby mgła była trochę gęstsza, mało brakowałoby nam do rozbicia się u własnych brzegów po przepłynięciu morza!

Na wycieczce tej zatem morze zaprezentowało się nam w najrozmaitszych swych szatach i podkreśliło nam raz jeszcze, że jest żywiołem nieskończenie pięknym, lecz jednocześnie żywiołem, wymagającym od tych, którzy się do niego biorą, dużej wiedzy fachowej, doświadczenia i wielkiej ostrożności.

Tegoż dnia 30.8 po południu Jurand z całą swą załogą wziął udział w uroczystem podniesieniu bandery i otwarciu siedziby Yacht-Klubu Polski w Gdyni. Na tem też została zakończona pierwsza polska wycieczka jachtem do Sztokholmu i mam nadzieję, że rok rocznie ta, jedna z najpiękniejszych wycieczek morskich, będzie miała dużo naśladowców wśród naszych yachtsmenów.

Dr. F. Hłasko

A. REKSZA.

Do Alaina Gerbault'a

Wolny duchu, swobodny, wielki samotniku,
któryś zerwał więź straszną kłamstw i uległości,
żywy, z pragnień młodzieńczych wyrosły, pomniku
jasnem sercem chłonący rozblaski jasności!

Hej, Człowieku zgubiony w odmętach błękitu
fal i nieba, spokoju, szczęścia szukający,
nurzający się w wietrze i purpurze świtu,
ciągle dążący naprzód i ciągle tęskniący —

krzyknij tym wszystkim małym, pod jarzmem skulonym,
żeś szczęście znalazł w Ruchu, a spokój w Przestrzeni,
Siłę — stawiając czoło fal grzbietom spienionym,
a Prawdę wynizałeś z słonecznych promieni!

Zawołaj do tych wszystkich, których Bezruch gnębi,
którym obcy wysiłek, moc i trud mozolny!
Może głos twój poruszy coś w ich duszach głębi,
gdy rzucisz, obce dla nich, słowa: JESTEM WOLNY!!



Z powodzi nadsyłanych do naszej Redakcji, mniej lub bardziej udanych prób poetyckich, wyróżniają się wiersze Autora kryjącego się pod pseudonimem Rekszy. Jeden z nich poświęcony „Wielkiemu Samotnikowi" — Gerbault'owi, z przyjemnością zamieszczamy.

Redakcja.



Fjordy na drodze do Stockholmu.

JESZCZE O MINIONYM SEZONIE ŻEGLARSKIM

W Nr. 14 „Sportu Wodnego" z radością spotkałem omówienie minionego sezonu żeglarskiego, dokonane w sposób spokojny, a naogół rzeczowy, uzupełnione następnie w Nr. 15. Autor, ukrywający się pod pseudonimem „Żeglarza" (mam mu to stanowczo za złe), nietylko referuje to, co działo się wśród żeglarzy, ale i wypowiada własny sąd. Ocena wypadła naogół niezbyt korzystnie. Ponieważ jednak w niektórych punktach pozwalam sobie być odmiennego zdania, sądzę, że będzie z pożytkiem dla sprawy omówić te punkty, gdyż mogą ulec zmianie niektóre wnioski na przyszłość.

Przedewszystkiem najważniejszą jest sprawa Ośrodka Morskiego, który miał za zadanie wyszkolić **instruktorów** żeglarskich. Cel ten rzeczywiście nie został osiągnięty w najmniejszej mierze, przyczyny tego przedstawia omawiany artykuł zupełnie jasno, nie sądzę jednak, by winę w pierwszym rzędzie przypisać młodzieży harcerskiej. Niewątpliwie — znaczna większość uczestników Ośrodka była zupełnie nieprzygotowana, nie posiadała nieraz nawet elementarnego wyszkolenia żeglarskiego. Należy jednak podkreślić, że tyczy się to zarówno harcerzy, jak i klubowców, a rzeczą kierownictwa Ośrodka było (za pomocą nakazanego w Rozkazie organizacyjnym egzaminu wstępnego) przesiać kandydatów i odesłać nienadających się — to znaczy większość. Zarówno wśród harcerzy, jak i wśród klubowców był szereg ludzi odpowiednio przygotowanych. Z pośród nich można i trzeba było wyrobić instruktorów. Pragnę podkreślić, że nie każdy dobry żeglarz nadaje się na instruktora (conajwyżej 20%), podobnie jak nie z każdego chętnego da się wyszkolić żeglarza (conajwyżej 70%). Tem troskliwiej trzeba więc wyszukiwać talenty instruktorskie. Niestety — w tym kierunku w Ośrodku nic nie uczyniono.

Jeżeli chodzi o zarzut względem harcerzy, że „trudy życia obozowego i ciężkiej jazdy po morzu" raczej zniechęciły ich do żeglarstwa morskiego, niż zachęcały, to obawiam się, że właśnie raczej harcerze, niż klubowcy, byli zaprawieni do takich trudów. Zresztą życia obozowe — jak to sam autor stwierdza dalej — było postawione na odpowiednim poziomie: „strona gospodarcza „Ośrodka" funkcjonowała bez zarzutu" — za co należy się wdzięczność i uznanie kwatermistrzowi Ośrodka (z ramienia Okr. Urzędu W. F. i P. W. O. K. VIII) por. Roszkowskiemu. Jeżeli chodzi o trudy żeglugi, to harcerze niczem nie ustępowali klubowcom, jeżeli zaś o karność — przewyższali ich niewątpliwie.

Jeżeli chodzi o to, komu należało powierzyć organizację Ośrodka, to z natury rzeczy przedewszystkiem zdawał się być powołany do tego Polski Związek Żeglarski. Jest rzeczą naturalną, że Związek klubów ma większą powagę, niż jeden z klubów związkowych, pozatem zaś ma możność rozporządzania siłami instruktorskiemi całego żeglarstwa polskiego, a nie tylko drobnej jego części. Wobec tego ze stanowiska zasadniczego nie można twierdzić, że dobrze było zlecić prowadzenie Ośrodka klubowi, zamiast Związkowi. Praktyka potwierdziła powyższe. Nie wiem, coprawda, czy nie wpłynął na decyzję powyższą przykład wiosennego kursu związkowego na sternika śródlądowego, przy organizacji którego popełnione (oczywiście na mniejszą skalę) podobne błędy, jak i przy prowadzeniu „Ośrodka Morskiego", zaczynając od przyjęcia na kurs wszystkich zgłaszających się (nietylko wyrobionych sterników, lecz i zupełnych laików), a kończąc — nieurządzeniem egzaminu.

Uważam za niezupełnie słuszny zarzut co do powierzenia organizacji w ręce jednej osoby o władzy nieograniczonej, która nie mogła uporać się ze wszystkiemi stronami pracy Ośrodka. Przedewszystkiem władza kierownika była zupełnie określona i sprecyzowana w Rozkazie organizacyjnym. Niektóre działy pracy były wyjęte z pod jego kompetencji (tak np. cała strona gospodarcza) i ewentualne zarzuty tyczące się tych działów nie obciążałyby bezpośrednio kierownika. Jego rzeczą było przedewszystkiem kierowanie pracami Ośrodka jako „szkoły żeglarskiej" i dozór ogólny nad całością. Nie przekracza to niewątpliwie sił jednego człowieka, zwłaszcza, że była możność uzyskania współpracy ze strony przewidzianych instruktorów i pomocników. Niestety — słuszne są **wszystkie** poważne zarzuty, stawiane przez autora wyszkoleniu, a niewątpliwie możnaby jeszcze liczbę ich znacznie pomnożyć. Ostateczny wniosek, że „ani jeden uczestnik nie został wyszkolony do tego stopnia, aby mógł wyprowadzić jacht nawet na niedaleką podróż morską — jest zupełnie słuszny. A przecież celem Ośrodka było nietylko wyszkolenie prowadzących jachty, lecz co więcej — instruktorów!

Mam wrażenie, że Autor pomylił się chyba, przypisując P. Związkowi Żegl. jakąś rolę przy podziale miejsc pomiędzy kluby. W Ośrodku były reprezentowane prawie wszystkie kluby, (niektóre przez 1 albo 2 członków), ale liczba uczestników członków klubu urządzającego była większa, niż liczba członków wszystkich pozostałych klubów razem wziętych. Sądzę, że taki nierówny podział



Schery na drodze do Stockholmu.

miejsc nie był zarządzony przez P. Z. Ż., wiem też, że nie był skutkiem braku chętnych.

W dalszym ciągu autor — stwierdziwszy ogromne znaczenie Ośrodka — nawołuje P. Z. Ż. do zorganizowania w zimie wykładów żeglarskich, a kluby do organizowania nauki żeglarstwa. Pozwolę sobie postawić kropkę nad i: stwierdziliśmy w tym roku, że Ośrodek nawet zorganizowany na tak niewielką ostatecznie skalę napotyka na trudności z powodu braku odpowiednio przygotowanego materjału. Trzeba więc równomiernie i energicznie wzmacniać i żeglarstwo śródlądowe, jako te kadry, które dostarczać nam będą kandydatów na żeglarzy morskich. Powtarzam to na łamach „Sportu Wodnego" od kilku lat, ale widzę wciąż, że jednak za mało jest to rozumiane. Żeby móc zapełnić Ośrodek ludźmi stojącymi na poziomie wymaganym, należy conajmniej podwoić liczbę żeglarzy śródlądowych! Jestem zdania, że w przyszłości będzie słuszne (po zaspokojeniu pierwszego „głodu instruktorów") brać na kurs instruktorski w Ośrodku Morskim tylko tych, którzy przeszli już wstępny kurs instruktorski o charakterze śródlądowym, na jolach, gdzie byłby położony nacisk i na samo „pedagogiczne" zagadnienie instruowania. Zresztą sądzę, że w Ośrodku będzie też prowadzony i kurs ogólny, nieinstruktorski, do przyjęcia zaś nań należy wymagać świadectwa „samodzielnego żeglarza" (żeglarza lub sternika śródlądowego). Jest to zadanie dla P. Z. Ż., klubów — i harcerstwa.

Sądząc z dotychczasowych doświadczeń (od 1925 r. odbywały się w zimie kursy teoretyczne z inicjatywy i w wykonaniu Y. K. P.): 1) nie należy urządzać kursów czysto teoretycznych, ale połączyć je z praktyką, 2) nie należy przyjmować na kurs teoretyczny osób, które z żeglarstwem dotąd praktycznie nie miały do czynienia.

Słusznie wzywa autor harcerstwo do porozumienia się z P. Z. Ż. lub poszczególnemi klubami co do prowadzenia nauki żeglarstwa. W harcerstwie czuje się wielki pęd do żęglarstwa, ale pęd ten wciąż hamowany jest (prócz względów materjalnych) brakiem instruktorów - organizatorów, zato ruch idzie drogą największego oporu — samouctwem. Wyszkolenie harcerzy-kierowników w klubach żeglarskich dałoby wiele korzyści, podobnie jak zetknięcie się klubowców ze starszymi harcerzami - żeglarzami w Ośrodku przełamało pewną ekskluzywność (zresztą nietylko harcerską).

Autor niesłusznie zarzuca P. Z. Żeglarskiemu nieprzeprowadzenie nauki praktycznej żeglowania na kursie wiosennym. Kurs ten — miało to być tylko powtórzenie, nie nauka, jeżeli zaś chodzi o praktykę, to choć rzeczywiście zapowiedziana ona była w okólniku, ale Związek wyjaśnił, że nastąpiło to omyłkowo. Nawiasem mówiąc, olbrzymia frekwencja na kursie — spowodowana w znacznej mierze ową zapowiedzią ćwiczeń praktycznych — pokazuje, że tego rodzaju kursy mogą zawsze liczyć na wielkie powodzenie, oraz że możliwości rozwoju żeglarstwa są ogromne, byle tylko prowadzić pracę poważnie i planowo, nie zaś dorywczo.



Jacht „Jurand" mija wyspę Gotland.

Co do kursów w Trokach i w Chojnicach trzeba zauważyć, że trudno zasługę ich przypisywać Związkowi żeglarskiemu, skoro ani inicjatywa, ani wykonanie nie pochodzą od Związku, który zresztą udzielił pewnej pomocy materjalnej.

Nie można odmówić racji zarzutowi (artykuł w Nr. 15) braku propagandy sportu żeglarskiego. Propaganda ta leży niewątpliwie w zakresie obowiązków Polskiego Związku Żeglarskiego, jak dotąd jednak nie jest postawiona na należytym poziomie (autor mówi wprost o zupełnym jej braku). Nie zgodziłbym się zato z zarzutem skierowanym przeciwko Zarządowi P. Z. Ż., że ogranicza on się do załatwiania „podwórkowych" spraw klubów, zapominając, że drobne sprawy winny być załatwiane poza terenem Związku. Jeżeliby tak było, to Związek dobrowolnie pozbawiałby się wpływu na rozstrzyganie sporów o charakterze sportowo - żeglarskim, co przysługuje mu na podstawie statutu. Taki arbitraż, byle rzeczywiście bezstronny, jest koniecznie potrzebny, i byłoby ze szkodą Związku, gdyby sprawy te wyszły z pod jego bezpośredniego wpływu. Już i tak stwierdza autor, że szereg spraw wagi pierwszorzędnej dla żeglarstwa załatwia się z zupełnem pominięciem P. Z. Ż. Uważamy, że najwłaściwszym terenem do załatwianie wszelkich spraw żeglarskiech **powinien** być Związek Żeglarski. Oczywiście powinien on stać na wysokości zadania, co nie zawsze ma miejsce (pod tym względem zgadzamy się z autorem).

Na końcu drugiego artykułu (Nr. 15) autor, by wywołać dyskusję, umieścił „mały pręgierzyk", tem tłómaczy się też umyślna ostrość zarzutów. Nie będę omawiał wszystkich: najlepiej zrobią to zainteresowane kluby, muszę jednak wystąpił w obronie Sekcji Żeglarskiej W. T. W. Fakt nieurządzenia jesiennych regat związkowych sam autor w pierwszym artykule przedstawia zgodnie z rzeczywistością, jako skutek odmowy pomocy materjalnej ze strony **Zarządu** W. T. W. Samo przez się nie wystarcza to, by zarzucać **Sekcji Żeglarskiej** W. T. W., że źle pracuje i nie wypełnia zobowiąń. Przypominam, że Regaty Warszawa—Modlin były urządzane przez Sekcję Żeglarską W. T. W. i jeżeliby nawet z **własnej** winy nie zorganizowała ona regat jesiennych, byłoby to conajwyżej niewywiązaniech się z połowy zobowiązań.

A teraz pro domo sua: Sekcja Żeglarska A. Z. S. zasłużyła na najwyższą w ustach autora pochwałę, że „dużo ćwiczy i najwięcej ją widać na wodzie przy każdej sposobności i możliwości". Z wielką przykrością jednak przyjęliśmy przypisywanie nam chęci dokuczenia wszystkim innym klubom i poszczególnym osobom, co jakoby znane jest szerokiemu ogółowi. Zmuszony jestem przypuścić, że autor zna nas chyba tylko z widzenia z wody i z jakichś nieżyczliwych relacyj. Nie zapoznał się zaś bliżej z naszym stosunkiem do żeglarzy i żeglarstwa. Coprawda stosunki międzyklubowe tak jakby nie istniały w Warszawie, dzięki temu też, wiemy o sobie nawzajem niewiele. Żeglarze i żeglarki z A. Z. S. chcą uprawiać sport poważnie, porządnie i lojalnie, do innych żeglarzy są usposobieni koleżeńsko i nie słyszałem, by robiono im zarzut nielojalności i nieko-

leżeńskości, czem byłaby owa chęć dokuczenia klubom i osobom. Stwierdzam, że Sekcja Żeglarska A. Z. S. ma sobie za punkt honoru być w zgodzie ze statutami i regulaminami i wszelkie nieporozumienia, jakie zapewne ma na myśli autor, są nieporozumieniami na tle prawnem (P. Z. Ż.), nie dającemi podstawy do oskarżania o złą wolę. Żądanie ścisłego trzymania się regulaminu nie powinno być w żadnym wypadku traktowane jako chęć „dokuczenia": kto tak stawiałby sprawę, dawałby dowód niezrozumienia elementarnych podstaw, na jakich wspiera się życie organizacyjne.

Niestety, zrozumienie tego nie jest wśród wielu żeglarzy dostateczne i dlatego nieraz trudno nam się porozumieć. Autor zachęca Sekcję Żeglarską A. Z. S. do ściślejszego i przyjaźniejszego współżycia z klubami. Uważam, że należałoby do tego wezwać **wszystkie** kluby i wszędzie znalazłoby się dobre chęci; niestety, doprawdy niema terenu, gdzie możnaby to wprowadzić w czyn. Na wodzie każda łódź jest osobną jednostką i nie może być współżycia w czasie jazdy, na brzegu naturalnym terenem współżycia jest klub, a niema żadnego terenu międzyklubowego. A maże dałoby się stworzyć coś takiego? Możeby np. w określonych terminach zbierali się wszyscy żeglarze kolejno na terenie wszystkich klubów. Sądzę, że wtedy moglibyśmy się poznać i uniknąć czynienia sobie takich zarzutów, jakie — w najlepszej wierze — postawił „Żeglarz".

Proponowane w roku ubiegłym zbiorowe wycieczki pozostały na papierze.

A. Wolff.

Zamknięcie sezonu żeglarskiego.

Dnia 26 października 1930 odbyły się na zakończenie sezonu żeglarskiego regaty związkowe, urządzone przez Sekcję Żeglarską A. Z. S. Niski poziom wody i słaby prąd pozwoliły regatom odbyć się względnie szybko: najdłuższy czas trwania wyścigu zaledwie przekraczał godzinę. Niska woda miała jednak i swoje złe strony: oto łódź zwrotna, wysłana w górę rzeki, dwukrotnie wpadała w drodze na mieliznę, co spowodowało, że dwa pierwsze starty trzeba było powtórzyć. Wiatr był wschodni, siła w przybliżeniu 2 — 3°. Wyniki w poszczególnych klasach: Piętnastki wędrowne: 1) „Piana" — M. Trzetrzewińska (A. Z. S.). Dziesiątki: 1) „Słonka" — J. Zalewski (A. Z. S.), 2) „Burza" — Z. Osiński (W. Y. K.), 3) „Ta trzecia" — J. Łaski (A. Z. S.). Dwudziestki piątki: 1) „Kumka" — T. Sołtyk (A. Z. S.). Piątki żeglarek: I nagr. oraz puhar przechodni Sekcji Żegl. A. Z. S. „Smuga" — B. Zielińska (W. K. W.), 2) „Żuk" — J. Wolffowa (A. Z. S.), 3) „Przekora" — L. Lisicka (W. K. W.). Piątki (wyścig ogólny): 1) „Komar" — A. Miszewski (W. Y. K.), 2) „17" — F. Głowacki (W. T. W.), 3) „Smuga" — B. Zielińska (W. K. W.), 4) „Żuk" — L. Jakusz (A. Z. S.).

Do regat zgłoszonych było 31 jachtów. Nie zjawiły się na start tylko dwa, co jest b. niewiele, zwłaszcza jeżeli uwzględnić spóźnioną porę.

Szeroko komentowano zato abstynencję Y. K. P., który zupełnie nie był reprezentowany ani na regatach omawianych, ani na poprzednich — pierwszych urządzanych przez „Wisłę".

TURYSTA CZY SPACEROWICZ.

W Nr. 8 „Sportu Wodnego" p. Długoszewski w artykule „Niepokojące objawy" m. in. pisze: ...„gdy u nas zawodnik doszedł do lat 25, wyprzęga i przerzuca się na turystykę" — i objaśnia zaraz co to jest turystyka — „czyli wożenie znajomych dam na spacery podmiejskie".

Niewłaściwe porównanie wioślarstwa spacerowego z turystyką, obniża jej znaczenie, albowiem przejazd kilku czy kilkunastu klm. nie bierze się pod uwagę, gdyż kilometraż turystyczny liczy się dopiero od 100 klm. przebytych z biegiem rzeki, co oczywiście nie można nazwać spacerem, a tem bardziej przejazdu 1000 i więcej. Pociąg przebywający taką drogę nie figuruje w taryfach kolejowych jako spacerowy, zaś przestrzeń tę wypracowaną własnemi rękoma, zwalczając wiatry i fale, płynąc w deszcz i burzę, częstokroć nie w pełnej osadzie, na łodzi ciężkiej nie fornierowej, obalastowanej bagażem, często o głodzie i chłodzie, zwalczając przeszkody piętrzące się po drodze, to wszystko nazywa p. Długoszewski „wożeniem znajomych dam na spacery podmiejskie".

Żeby autor artykułu był turystą, napewno nie pisałby o turystyce z takiem lekceważeniem, bo zrozumiałby jej znaczenie.

Czem zatem jest turystyka wioślarska?

Turystyka — hartuje ciało i wolę, wyrabia samodzielność, samowystarczalność, zmusza do szybkiej orjentacji i decyzji, uczy zwalczać niewygody i przeszkody, to wszystko, co czyni człowieka mężnym i zaprawia do walki, zaś przebywanie z przyrodą podnosi ducha i uszlachetnia.

Nie będę kreślić o znaczeniu propagandowem i krajoznawczem, a zatem i kształcącem, tego pięknego sportu, o czem niejednokrotnie w różnych pismach sportowych pisano; tylko pragną potwierdzić cyframi, pomieszczając kilometraż trzech klubów wioślarskich, co niech posłuży za dowód, że turyści nie jeżdżą na „spacery podmiejskie".

Klub Wioślarski A. Z. S. w latach 1927 i 1928 nie prowadził statystyki, zatem podać takowej nie mogę.



Most na fjordach w pobliżu Stockholmu.

Mimo, iż kilometraż, jak pisałem, liczy się od 100, jednak odbyto cały szereg wycieczek ponad 100 klm., które w powyższej tabeli nie są pomieszczone.

Niech te cyfry świadczą o tym ogromnym wysiłku mięśni i silnej woli w zwalczaniu niewygód i przeszkód w dążeniu do celu.

Nie ten wioślarz co płynie po wodzie,
Nie poruszonej nic wiatrem w pogodzie,
Ale kto wały, gdy biją najciężej
wiosłem zwycięży.

(K. Miaskowski).

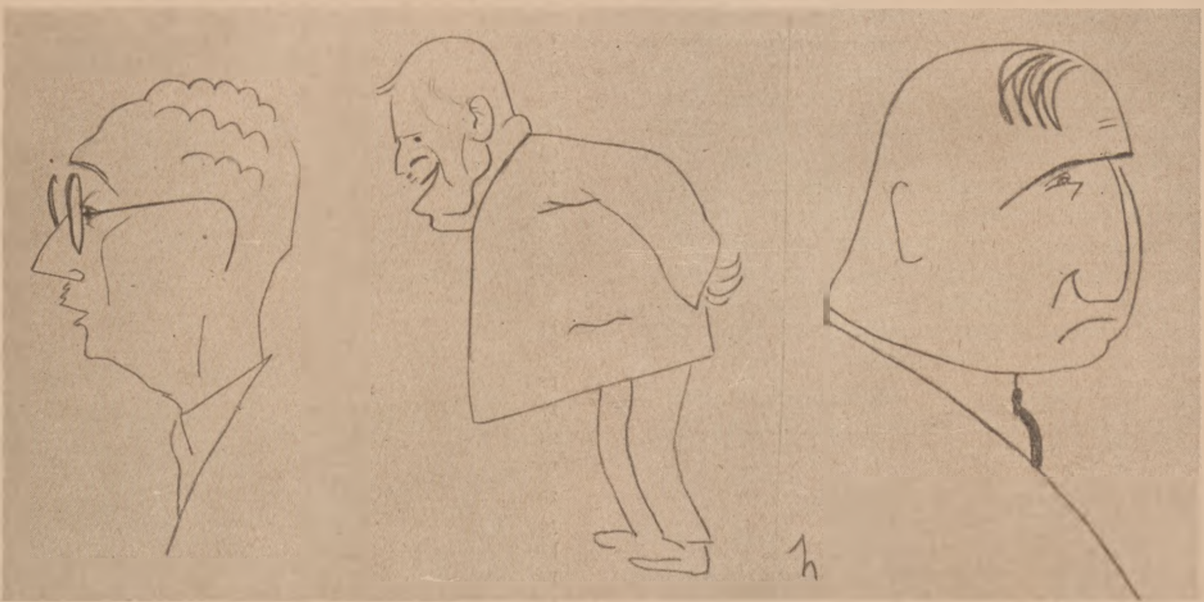
Może Sz. Autor przyzna, że turystyka nie polega na wożeniu „znajomych dam na spacery podmiejskie", a jest ciężką pracą sportową, dającą maksimum zadowolenia.

J. Rola-Skotnicki.

KLUBY	Warsz. Tow. Wioślarskie.			„Wisła" Warszawa			A. Z. S. Warszawa		
Data	27	28	29	27	28	29	27	28	29
Kilometraż wciągu roku przez ogół turyst. danego klubu.	23.098	16.456	27.071	7.070	5.200	30.163	—	—	23.000
Największy kl/m przejechany przez tyrystę danego klubu.	1.412	1.627	1.757	1.105	1.200	1.722	—	—	2.000
Najmniejszv kl/m przez turystę danego klubu.	461	313	€04	500	500	750	—	—	200

Z TURYSTYKI WODNEJ

Pod flagą Klubu Wioślarskiego „Wisła" w Warszawie, odbyły się w roku bieżącym następujące dłuższe wycieczki wodne w kraju i zagranicą: 1) Z biegiem Wełtawy, od Budziejowic do Pragi, klm. 200, kajakiem składanym w 6 dni, uczestnicy: Władysław Grzelak i Tadeusz Guzowski. (Pierwsza wycieczka wioślarzy polskich do Czechosłowacji). 2) Z biegiem Bzury, od Łęczycy do Wyszogrodu, klm. około 200, kajakiem składanym w 4 dni, uczestnicy: Wł. Grzelak i T. Guzowski. 3) Bugiem, od Brześcia do Małkini, klm. około 200, dwoma kajakami składanemi w 4 dni, uczestnicy: Wł. Grzelak, T. Guzowski, S. Bętkowski i J. Deutschman. 4) Przemszą i Wisłą, od Mysłowic do Warszawy, klm. 535, kajakiem składanym w 11 dni, uczestnik Juljan Deutschman. 5) Wisłą z Warszawy do Gdańska, łącznie ze zbiorowym spływem polsko-czeskim do morza, organizowanym przez P. Z. T. W., klm. około 500; dwójką podw. tur. w 9 dni, uczestnicy: Wacław Rajnert, M. Dałkiewicz, B. Kamiński i M. Rast. Pozatem odbyły się wycieczki pomniejsze: z Kazimierza do Warszawy, oraz z Warszawy do Bydgoszczy, uczestnicy: S. Konarski i W. Nowak. Wyżej wymienieni wioślarze-turyści zostali odznaczeni klubowemi żetonami turystycznemi. Należy zaznaczyć, że Klub Wioślarski „Wisła", pragnąc umożliwić swym członkom odbywanie dalszych wędrówek po kraju, nabył w tym roku dwa pierwsze składaki, wyrobu krajowego (bielskie).



Zarząd P. Z. T. W. w karykaturze: v.-prezes Inż. Loth, prezes J. Radwan i v.-prezes Z. Musiał.



Defilada kajaków na otwarciu pływalni w Toruniu.

PŁYWACTWO POLSKIE NA „DRODZE DO EUROPY".

Jeżeli rok 1930 w rozwoju sportu pływackiego w Polsce zamyka pewien etap, to dlatego, że w sezonie tym po raz pierwszy udało się nam osiągnąć zwycięstwo w meczu międzypaństwowym. Zwycięstwo to było poważne, gdyż nie dobieraliśmy sobie celowo słabego przeciwnika, których między naszymi sąsiadami możnaby łatwo znaleźć — że wymienimy Rumunję, Łotwę czy Estonję, — lecz spotkaliśmy się z reprezentacją państwa, odgrywającego w pływactwie europejskiem pierwszorzędną rolę. Czechosłowacja bowiem, jeżeli ustępuje wyraźnie Niemcom i Węgrom, znajdującym się już na najwyższym poziomie światowym, to jednak stoi na równi ze Szwecją (pozbawioną dziś Arne Borga), Francją która poza Tarisem i Goddard wiele nie posiada, i Włochami. Zdecydowanie natomiast przewyższają Czesi: Belgów, Holendrów, Szwajcarów, Jugosłowian, i mają niewielką przewagę nad Holandją, Anglją i Austrją.

Aczkolwiek nikt nie będzie przeczyć, że Czesi nie wystąpili w swym najlepszym składzie, i wystarczyło obsadzenie choćby jednej konkurencji którymś z pełnowartościowych ich reprezentantów, by urwać nam nasz jeden punkt decydujący o zwycięstwie, jednak nie zmienia to faktu, że sukces nasz jest bardzo poważny.

Tłumaczenie się Czechów w swej prasie, iż wystawili przeciwko Polsce „drugi garnitur" jest wręcz niezgodne z prawdą, gdyż drużyna jaką widzieliśmy w Warszawie, conajmniej w 75% składa się z najlepszych elementów pływactwa Czechosłowacji, resztę zaś stanowili zawodnicy choć nie najlepsi, jednak zawsze pierwszoklasowi.

Dzięki temu zwycięstwu, już ani Czechosłowacja, ani Austrja, czy Belgja, Francja lub Jugosławja nie będą mogły traktować spotkania z Polską, jako aktu kurtuazji, i wystawiać przeciw nam osłabionych reprezentacyj.

Warunki pracy jeszcze w ostatnim roku polepszyły się u nas tak radykalnie, że utrzymanie w naszym ręku i w roku 1931 w Pradze pięknej nagrody Ministerstwa Spraw Zagranicznych („Pływak", Olgi Niewskiej) nie jest niemożliwością. Szczęściem naszem jest to, że zaliczyliśmy na swój rachunek pierwszy rok posiadania tej nagrody w okresie, w którym normalnie powinna ona jeszcze przypadać Czechosłowacji, górującej nad nami przedewszystkiem znacznie większym rezerwoarem sił pierwszorzędnych.

Jedno jest pewnem, to to, że w roku przyszłym Czesi „postawią się na głowie", by zrewanżować się nam za porażkę warszawską, i że tam już nikt nie będzie mógł nazwać wyniku meczu przypadkowym, czy niesłusznym.

Zwycięstwo nad Czechosłowacją obudziło w nas samych wiarę w nasze siły, nie pozwoli czynnikom decydującym w sporcie na przyszłość twierdzić, że pływanie jest najsłabszym sportem w Polsce, jak to przydługo z dawnego przyzwyczajenia twierdzono, i otworzy nam drogę na zachód. Przy obecnem tempie naszych postępów można liczyć, że za rok czy dwa będziemy mogli się pokusić o spotkanie nawet z Węgrami, przyczem szanse nasze nie będą mniejsze, niż szanse jakie przeciwstawialiśmy w roku 1927 Czechosłowacji, spotykając się z nią poraz pierwszy, w Belgradzie.

Żałować wypada, że w sezonie ubiegłym nie odbył się w Lublanie zapowiadany czwarty trójmecz słowiański, gdyż mielibyśmy wreszcie możność definitywnie zrewanżować się Jugosławji za nasze trzy kolejne porażki.

Baseny zimowe w Warszawie, Krakowie, Siemianowicach, Katowicach, Bielsku i Zgierzu muszą zrobić swoje. Do spotkania z Czechosłowacją 16 sierpnia 1931 r. w Pradze staniemy w najlepszej formie.

* * *

Siła nasza w dalszym jednak ciągu spoczywa jeszcze przedewszystkiem na wybitnych indywidualnościach. Ten stan rzeczy oczywiście nie jest zadawalający, gdyż przypadkowa czy umyślna nieobecność na zawodach któregoś z naszych asów stawia wynik całego zespołu pod znakiem zapytania. Pracujemy usilnie nad pomnożeniem liczby zawodników czołowych — w tym celu np. wyznacza się dla zachęty klubów nagrody drużynowe za mistrzostwa — jednak, jak dotąd, przeciętna nasza dobra klasa zawodników daleką jest bardzo od poziomu paru jednostek o talencie wręcz wyjątkowym ,które o głowę przerosły wszystkich.

O ile w ciągu sezonu letniego można było mieć wątpliwości co do tego, czy wyżej stawiać należy wartość

absolutną wyników Jarkuliszówny czy Bocheńskiego, o tyle dziś nasz crawler rozstrzygnął kwestję definitywnie na swoją korzyść.

Osiągnięty ostatnio w Gandawie czas Bocheńskiego 60.4 s. na 100 m. (zatwierdzony już przez P. Z. P., jako oficjalny rekord Polski) stawia naszego mistrza w rzędzie najlepszych sprinterów świata. Wystarczy powiedzieć, że czas ten na Olimpjadzie przed 2 laty oznaczał 4-te miejsce finałowe, a w roku bieżącym oznacza 4-tą lokatę w Europie. Jak dotąd, Bocheński nigdy w wynikach swych się nie cofał, a czas raz osiągnięty powtarzał zawsze wielokrotnie. I teraz więc mamy prawo czekać ugruntowania tego wspaniałego wyniku, który zabłysł zupełnie niespodziewanie, skoro po dłuższej bezczynności sportowej poprawił nim Bocheński swój wyśrubowany już rekord o 2.8 sek.

Czas Bocheńskiego na 200 m. — 2:24,8 — aczkolwiek co do wartości absolutnej gorszy może od poprzedniego, jest jednak osiągany jeszcze rzadziej. Gdyby nasz mistrz zechciał wreszcie trenować 400 m. (dystans ten pływa on tylko podczas krótkiego pobytu w Polsce) — miałby gwarantowane dobre miejsce w finale nietylko setki, ale i 400 m. najbliższych Mistrzostw Europy w Paryżu.

Aniela Jarkuliszówna, wielki as Śląskiego Klubu Lekkoatletycznego, osiąga wyniki niemniej sensacyjne, aczkolwiek na razie mniej jeszcze głośne. Zawodniczka ta, która w r. 1929 debjutowała w pływaniu sportowem, a na początku r. 1930 zaczynała swe 200 m. stylem klasycznym od 3:46, zakończyła sezon triumfalnie: jej wynik 2:26,6 (lepszy o 7 sekund od czasu zwyciężczyni olimpjady paryskiej, Morton), również na olimpjadzie amsterdamskiej stawiałby ją w rzędzie najlepszych zawodniczek świata. Czas Jarkuliszówny na 400 m. st. klas. — 7:13,3, jest stosunkowo jeszcze lepszy, do roku 1925 byłby jeszcze rekordem świata. Jarkuliszówna ma wszelkie szanse pokusić się w roku przyszłym o pobicie rekordu światowego na 500 m. stylem klasycznym, który jest jeszcze stosunkowo mało wyśrubowany.

Poza Bocheńskim i Jarkuliszówną, do dobrej klasy europejskiej zaliczyć dziś trzeba jeszcze Kaputka, z jego 3:03 na 200 m. stylem klasycznym, Maerza, Klauzównę i Sznackównę w skokach wieżowych (trampolinę mają wszyscy troje słabszą), Nowakównę w pływaniu nawznak, Kota na długie dystansy, i wreszcie z water-polistów Kratochwilę i Porańskiego.

Nieco słabiej w stosunku do zagranicy przedstawia się Karliczek, mimo, że w Polsce jest bezkonkurencyjny, który w roku ubiegłym nie zrobił żadnych postępów w pływaniu nawznak, Szczerbówna, Raszdorfówna i Morawska w sprincie crawlowym. Najsłabszą naszą stroną są średnie i dłuższe dystansy crawlowe w konkurencjach pań i wszyscy, poza Bocheńskim, sprinterzy.

Ale między tymi, których jeszcze do europejskiej klasy zaliczyć nie mamy prawa, jest kilka jednostek które ze względu na swój wiek i szybkość wprost zdumiewającą, z jaką dochodzą do wyników, pozwalają pokładać w nich największe nadzieje. Między tymi wymienić trzeba przedewszystkiem Morawską, która po paru tygodniach nauki crawla, trafiła do reprezentacyjnej sztafety polskiej, dalej 15-letnią Szczerbównę, ostatnio najszybszą pływaczkę polską, Reicherównę, która mimo kryzysu formy, jaki przechodziła w sezonie 1930 r., nie przestała być bardzo obiecującą „żabistką", Karliczka i Roupperta w crawlu, Malanowicza w stylu klasycznym, i wielu innych.

Z tej czeredy wymienionych i znacznie większej liczby niewymienionych tu dla braku miejsca, choć wyraźnie zarysowujących się talentów pływackich, stworzymy niewątpliwie już w r. 1931 kadry bardzo silne i zaopatrzone w mocne rezerwy.

Najsłabszym naszym punktem, jest po staremu piłka wodna, która jednak wchodzić musi do każdego programu zawodów międzypaństwowych, i wszędzie zagranicą stawiana jest na pierwszem miejscu, nawet przed pływaniem wyścigowem. Aczkolwiek poprawiliśmy się bardzo poważnie, czego dowodem jest nieznaczna już stosunkowo przegrana (0:3) z Czechosłowacją, jednak do zajęcia poważnego miejsca wśród narodów europejskich w tej specjalności jesteśmy jeszcze bardzo dalecy. Składa się na to szereg przyczyn, a przedewszystkiem, mała liczba drużyn, mała liczba spotkań (koszty przejazdów i małe wymiary basenów zimowych) i brak większego zainteresowania ze strony klubów.

Również pocieszającym objawem, jak dobry rozwój „wzwyż" okręgów najsilniejszych, jest i to, że okręgi dotąd zaliczane do słabych, bardzo szybko się podciągają. Do tych należy przedewszystkiem Lwów, który mając trudne bardzo warunki terenowe i nie mając krytej pływalni, wyhodował sobie cały liczny zastęp pływaków doskonałych, którzy startując jeszcze w mistrzostwach w klasie drugiej, zajęli w tych konkurencjach wszystkie niemal pierwsze miejsca z wynikami na poziomie finalistów klasy mistrzowskiej.

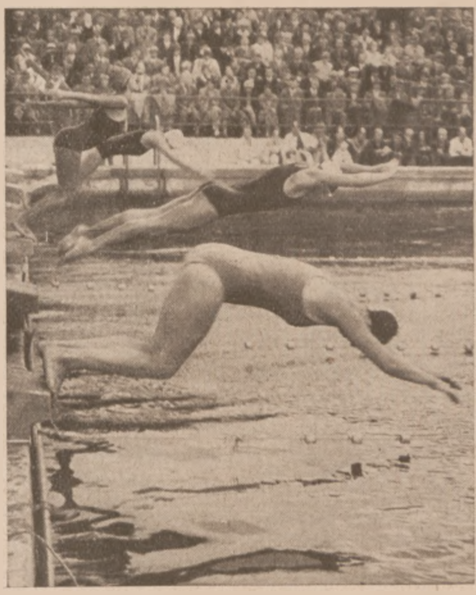
Niemniej pocieszające wyniki daje doskonała praca okręgu poznańskiego, który pod względem masowości uprawiania sportu pływackiego świecić może przykładem wszystkim pozostałym okręgom, mimo, że posiada również bardzo kiepskie warunki terenowe.

Łódź, mimo posiadania pływalni betonowej i krytej pływalni w Zgierzu, nie może jakoś ruszyć z martwego punktu. Słabo również rozwija się Wilno i nieszczególnie Pomorze.

Oba okręgi śląskie (Górny i Cieszyński) jak również Kraków pracują dobrze, w czem dużo pomagają im dobre warunki pływalniane.

Stolica, mimo, że warunki pływalniane posiada dziś bodajże najlepsze w Polsce, oddała mistrzostwo drużynowe Cracovii, pozatem niedostatecznie, jak na miljonowe miasto rozwija się wszerz, i przedewszystkiem nie promieniuje zupełnie na najbliższą prowincję, jak to robi np. Poznań.

T. Semadeni.



Jarkuliszówna (na pierwszym planie) podczas biegu 200 mtr st. kl. na meczu z Czechami.

Kazimierz Bocheński.

Z chwilą nadejścia zimy, polski sport pływacki pilnie nadsłuchuje z zagranicy odgłosów sławy Kazika Bocheńskiego, AZS. — W., studjującego w Belgji. Co parę tygodni nadchodzą wiadomości o jego startach i sukcesach, jakie osiąga. Wychowanek Sekcji pływackiej AZS-u, jeszcze jako młodzik zapowiadał się wspaniale. Crawla przyswoił sobie dziwnie prędko. Spokojny, flegmatyczny nie zdradzał nerwu zawodniczego, to też dość długo chował się wśród narybku.

Debjutował na wiosennym I kroku w roku 1928, osiągając zwycięstwo w doskonałym jak na młodzika czasie 1:25,6. Następnie startuje wyłącznie niemal w sztafetach. Na mistrzostwach w Królewskiej Hucie zdobywa na 100 m. I klasę pływacką z czasem 1:20. W sztafecie 4 × 200 choć zdyskwalifikowany za zjechanie z toru wykazał niezwykłą ambicję i zapewnił doskonałe miejsce zespołowi. Jesienią opuścił dla studjów Polskę. Pod okiem trenerów belgijskich zabłysnął w pełni jego talent. Schodzi poniżej 1:10 na setkę już po paru miesiącach zimowego treningu.

W lecie 1929 r. na meczu z Belgją poprawia rekord setki na 1:06,8. W zimie 29/30 r. parokrotnie przemazuje tabelę, będąc bohaterem spotkania Gandawa — Paryż, Gandawa — Bruksela. W lecie stanął w obronie barw Polski na meczu z Czechosłowacją. Zwycięstwem na 100, 400 mtr. w czasach 1:03,2, 5:31 z świetnemi sztafetami zapewnił nam pierwszy sukces międzynarodowy.

Ostatnio w Brugges osiągnął wyniki wspaniałe, kwalifikujące go do pierwszej dziesiątki pływaków europejskich.

W biegu na 200 mtr. st. dow. 2:24,8 (6—7 miejsce w tabeli tegorocznej) i na 100 mtr. 1:01,6, zaś na 50 mtr. 28.6. Inne wyniki zawodów w Brugges były następujące: 100 mtr. nawznak: Thienpont 1:17,8; 400 mtr. — Guilini 5:25; 100 mtr. dla pań — Klapwyck 1:18. A na zawodach w Gandawie o puhar Levy'ego w dniu II.XI Bocheński miał na 50 m. 27.4, a na 100 mtr. — 60.4 (!!). Ten ostatni wynik jest czwartym w Europie — po Baranym (58.4), Tarisie (59.8) i Schubercie (60.2).

Spodziewamy się, że do przyszłego roku czasy te jeszcze poprawi i na meczu - rewanżu z Czechami w Pradze zabłyśnie pełnią swego talentu jako chluba Słowiańszczyzny.



Grupa zawodników czechosłowackich (u góry) i polskich (klęczą).

Ciekawy wyścig wioślarski.

Dwaj sportowcy francuscy, Raymond Rose i Robert Lefroid rozegrali niezwykły wyścig wioślarski na skifach na dystansie 70 klm. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że zwykłe regaty wioślarskie odbywają się na trasie 2 klm., a regaty długodystansowe na 5 klm., zrozumiemy, jak wielki odskok od normalnych warunków zawodnictwa wioślarskiego stanowi fantastayczny wyścig dwóch wspomnianych panów.

Obaj zawodnicy wystartowali o godz. 8 m. 40 rano. Wiosłując w tempie 20 do 22 uderzeń wiosłami na minutę, obaj zawodnicy dobrnęli do mety, raz jeden tylko przez parę minut odpoczywając dla pożywienia się. Wygrał wyścig pan Rose, który przebył trasę w czasie 5 g. 1 m. 47 s., lepszym o 32 m. 23 sek. od czasu swego przeciwnika.

Wyścig obu wspomnianych zawodników miał w pewnej mierze znaczenie symboliczne, gdyż pan Rose jest prezesem okręgowego związku pływackiego we Francji, a pan Lefroid — prezesem okręgowego związku bokserskiego. Był to więc wyścig wioślarski przedstawicieli pływania i boksu, przytem pływanie — jak tego należało się spodziewać — zwyciężyło...

Z Wojskowego Klubu Wioślarskiego w Warszawie.

W lokalu własnym odbyła się 9 b. m. uroczystość zamknięcia sezonu w Wojskowym Klubie Wioślarskim i Wojskowym Yacht - Klubie. Z tej okazji prezes klubu p. płk. Kowalski przedstawił bilans pracy za sezon ubiegły.

Z referatu okazało się, że dzięki zwycięstwom, osiągniętym na torze warszawskim i wileńskim, klub po raz pierwszy od czasu swego istnienia wszedł do tabeli punktacyjnej ogólno-państwowego związku wioślarskiego, zajmując 12-te miejsce na 22 towarzystw podlegających punktacji. Ogółem członkowie W. K. W. odbyli na rzekach polskich 35 wycieczek turystycznych, w tem część na Bałtyk, a mjr. Ziętkiewicz spłynął nawet Seretem i Dunajem na morze Czarne.

W jachtingu morskim miniony sezon można uważać za przełomowy. Wojskowy Yacht - Klub środkami, dostarczonemi przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego, zorganizował ośrodek morski w Jastarni, na którym szkoliło się 80 żeglarzy z całej Polski. Dzięki pomocy wojska, poszczególnych towarzystw i członków klubu, została w tym roku rozpoczęta budowa przystani. Będzie to zarazem jedyny gmach sportowy w kraju, który posiada 2 baseny: wioślarski i pływacki pod jednym dachem.

Najwyższy czas opłacić zaległą prenumeratę za „SPORT WODNY“

Konto w P. K. O. 6013.

Zawody pływackie w Krakowie.

W Krakowie w dniu 8 b. m. odbyły się w krytym basenie Y. M. C. A. propagandowe zawody pływackie na otwarcie sezonu zimowego przy udziale zawodników Cracovii, Wisły i Pogoni lwowskiej.

Zawody miały wysoki poziom, a na czoło startujących wysunął się Rouppert (Crac.), który wobec braku na starcie Kota nie miał konkurencji, a mimo to w ładnym stylu przepłynął setkę w czasie 1:10.8.

Bober z Pogoni uzyskał dobry wynik na 50 m. 30 sek. Młody zawodnik Cracovii Platentstenier wynikiem 1 min. 16 s. na 100 mtr. zdobył pierwszą klasę.

Licznie startowali zawodnicy Wisły.

Oto wyniki zawodów:

W skokach brali udział Sieńkowski (Cr.), Nowicki i Wrześniowiecki (W.), przyczem pierwszy wykonał kilka skoków o bardzo wysokich współczynnikach trudności.

50 mtr. styl dowolny — startuje 14: 1) Bober — Pogoń (Lwów) 30 sek., 2) Bielak (Wisła) 34 sek., 3) Tokarz 36:3.

100 mtr. st. dowolny: 1) Rouppert (Cr.) 1:10.8, 2) Platenstenier (Cr.) 1:16, 3) Żelazny (Wisła) 1:37.3.

Sztafeta 3×100 mtr. stylem zmiennym: 1) Cracovia II—w składzie: Rouppert, Platenstenier, Sieńkowski, 2) Cracovia I — w składzie: Kot, Pauly, Meglicz.

Sztafeta 5×50 mtr. stylem dowolnym: 1) Cracovia I 2:42 w składzie: Platenstenier, Sieńkowski, Rouppert, Kot, Bober; 2) Wisła I 3:06; 3) Cracovia II 3:09.

Pływactwo w Skandynawji.

Na ostatnich zawodach pływackich w Szwecji, Lundahl miał na 100 mtr. 1:01.8, Atterday 400 mtr. w 5:25, a Carlsson 200 mtr. st. klas. w 2:56.6.

W Helsingforsie na otwarcie sezonu zimowego Reingold pobił rekord fiński na 100 mtr. nawznak w 1:18.8, a panna Lindberg przepłynęła 100 mtr. w 1:19.5; wreszcie Tittinen miał na 200 mtr. 2:28.8.

Powstanie Polskiego Związku Yachtingu Motorowego.

Dnia 8 b. m. w lokalu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego przy ul. Foksal, odbyło się zebranie organizacyjne Polskiego Związku Yachtingu Motorowego. Na zebraniu były reprezentowane sekcje motorowców następujących klubów: Yacht-Klubu Polski, Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego, Klubu Wioślarskiego „Wisła" i Wojskowego Klubu Wioślarskiego w Warszawie. Zebranie zaszczycił swoją obecnością p. Mjr. dypl. Janota z ramienia Wydz. Komunikacji W. S. Wojsk. i p. komandor Gajewski z Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Po zagajeniu posiedzenia przez prezesa Koła Motorowców W. T. W. p. D-ra Jastrzębskiego, zaproszono na przewodniczącego zebrania komandora Yacht-Klubu Polski W. Szadurskiego a na sekretarza—redaktora M. Majchera.

W dyskusji zabierali głos przedstawiciele wyżej wymienionych klubów, przyczem zadecydowano przystąpić do organizacji Związku.

Referat o Międzynarodowej Federacji Yachtingu Motorowego wygłosił p. Dr. Biske. Po referacie zebrani wybrali specjalną komisję statutową, w skład której weszli komandor Yacht-Klubu Polski W. Szadurski, z W. T. W. Dr. Jastrzębski, Klubu Wioślarskiego „Wisła" J. Grodzicki i z Wojskowego Klubu Wioślarskiego p. Szporek.

Tymczasowa siedziba P. Z. Y. M. mieści się w redakcji „Sportu Wodnego". Redakcja udziela wszelkich informacyj dotyczących organizacji Związku, tel. 670-56.





Przygotowania do X Olimpjady w Ameryce. Teren regatowy żeglarski (z lewej) i wioślarski (z prawej).

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, ½ strony zł. 155, ¼ str. 80, ⅛ strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29.—TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.

Prenumerata „Sportu Zimowego" Zł. 4.

Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 674-09.



DRUK PIOTR PYZ I S-KA WARSZAWA

ILUSTROWANY

TYGODNIK

SPORTOWY

„STADJON"

POŚWIĘCONY
WSZYSTKIM
DZIEDZINOM
SPORTU

PRENUMERATA
ROCZNIE ZŁ. 24
KWARTAL. „ 6

REDAKCJA
I ADMINISTRACJA

WARSZAWA
SENATORSKA 29

GALERJA
LUXENBURGA